

тью рынка судоходства за последние несколько лет является стремительное увеличение балкерного тоннажа. По данным UNCTAD за 2011-2012 гг. балкерный тоннаж составлял 38-39 % от общемирового, на сегодняшний момент можно говорить об увеличении этих показателей [1].

Хотелось бы отметить, что, по данным Braemar Seascope, наибольшей популярностью на судовых верфях и в эксплуатации пользуются балкера типа Capesize и Panamax, что связано с сезонной перевозкой зерна в летнее время. Их грузовместимость позволяет значительно сократить растраты на перевозку, однако показатели могут меняться в зависимости от времени года.

Среди стран-производителей судов на первом месте по портфелям заказов на август 2013 г. остается Китай, имеющий 45,5 % от мирового заказа судов, а также 53,3 % контрактов на балкера. Второе место занимает Южная Корея с показателями 28,3 % и 9 % соответственно, а третье место — Япония с мировым заказом в 18,9 % и с заказом балкерного флота — 32 % [2].

Приведенные выше данные позволяют сделать вывод о заметном увеличении тоннажа мирового балкерного флота, что связано с текущим спросом, а также с комбинацией умеренных цен и качества новейшего оборудования.

Литература

1. Secretary-General of UNCTAD. United Nations Conference on Trade and Development [Электронный ресурс]: Review of Maritime Transport, 2012. — С. 196. — Режим доступа к отчету: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380>.
2. Порты Украины в 2013. — 2013. — № 7. — С. 80.

Ковылина М. А.,

аспирант,

Одесская национальная морская академия

ОСОБЕННОСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ КРУИЗНОЙ ИНДУСТРИИ

Круизный бизнес с экономической точки зрения — это особый вид социально-экономической деятельности специальных предприятий по обеспечению потребителей материальными блага-

ми, специфическими услугами и товарами. На основе концентрации ресурсов и специализации в международном разделении труда морские круизы должны быть отнесены к отдельной отрасли национального и глобального хозяйства. Круизное судоходство фактически входит в наиболее перспективные виды приложения труда специалистов разных направлений.

Мировая и ее региональные составляющие круизной индустрии характеризуется постоянным ростом конкуренции на основе маркетинговых, технологических и социально-экономических преимуществ отдельных направлений и брендов. В этом аспекте выделяются мероприятия широкого рекламного воздействия на выбор решений. Наряду с этим, спрос на круизные технологии от ряда изменяющихся факторов социального, экономического, политического и рекреационного плана. В последнее время выделяется влияние инновационных подходов к формированию провозной способности пассажирского флота.

В конечном счете, усиление конкуренции на рынке предложения круизного продукта становится одной из определяющих тенденций позиционирования круизных компаний в регионах операторской деятельности.

Круизное судоходство, несмотря на проблематичность экономического роста и нарастанием опасности для зоны евро, демонстрировало в 2011 г. устойчивый рост на основе активизации спроса со стороны потребителей и предложения со стороны судовладельческих и операторских структур. Международная ассоциация круизных компаний (CLIA) и 25 ее круизных линий обеспечили рост пассажиропотока на уровне 106,6 %, что соответствует 16 млн. морских туристов.

К устойчивым факторам, определяющим перспективное состояние круизного рынка, обычно относятся как общеэкономические, так и отраслевые факторы, среди которых выделяются экономические, социальные и политические условия развития отдельных стран, конкурентные преимущества, естественность роста спроса и развитие сервисного сегмента. Среди последнего обращается внимание на беспрепятственность и экономичность достижения базового порта пассажирами и работа туристических операторов.

В основе экономического роста круизной индустрии, как показывает мировой опыт, лежит предоставление услуг флотом фла-

га государства оператора всем категорий потребителей, независимо от гражданства. В основе более высоких темпов роста лежит значительный денежный поток сбережений потенциальных потребителей. Именно поэтому развивают круизную индустрию такие новые морские страны как Китай, Австралия, а традиционные операторы — MSC, Royal Caribbean концентрируют свое внимание на Черноморском бассейне.

Одной из главных целей круизного мореплавания является стремление пассажиров посетить конкретный порт. В этом отношении характерно развитие круизной компании «Princess Cruises». Первоначально компания специализировалась в регионе западного побережья Северной Америки. С ростом числа путешественников из Европы регион операторской деятельности расширился, включая основные порты всего мира, но особенно европейские, обладающие исторической и архитектурной привлекательностью.

Именно поэтому все приморские города с расширением и глобализацией круизного бизнеса должны разрабатывать технологии конкурентного позиционирования. Проблемой остается наличие лайнеров типоразмеры, которых должны удовлетворять противоречивым требованиям высокой комфортности и допустимой экономичности в пределах неизбежных затрат.

Об устойчивости развития круизного бизнеса свидетельствует постоянный рост провозной способности пассажирского флота. Только ассоциация CLIA диверсифицировала свою деятельность на основе ввода в эксплуатацию в течение 2010 г. 14 новых судов. Сравнительные данные раскрывают приоритеты круизного вида отдыха перед всеми другими в основном благодаря соответствию качества пребывания на борту относительно требований пассажиров. Суда ассоциации перевезли в 2010 г. 15, млн. человек, из них 11,1 млн. североамериканцев.

Расширение границ круизного судоходства связано с трансформацией общественного производства и развития морского и речного судостроения. Кроме того, то обстоятельство, что большинство граждан Евросоюза и США живут в промышленных зонах, предопределяет тенденцию к расширению зон отдыха. Это и формирует предпочтения в выборе формы традиционных туристических маршрутов или круизного плавания. Часто фактор кратковременности обуславливает выбор формы отдыха. Это фактически учитывается кратковременными морскими турами — до 8 суток.

С фактором более полного изучения мира и повышения уровня индивидуальных доходов ожидается усиление тенденции к более длительным круизам, что и подтверждается расширением азиатского и тихоокеанского сегментов.

Особо следует обратить внимание важнейшую особенность круизного бизнеса — это формирование принципа кумулятивного эффекта. Устойчивость результатов развития любого сегмента отрасли проявляется в течение достаточно длительного периода времени, что и позволяет не требовать высокой текущей нормы прибыли. В этом аспекте круизный регион формируется не работой одной судоходной компании или порта, не менее значимое положение занимают институциональные государственные организации. Все европейские страны используют средства государственного бюджета для общесистемных решений в продвижении всех видов туристической деятельности, особенно связанной с потоком инвестиций.

Литература

1. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве / Н.Т. Примачев, Н.Н. Примачева. — Одесса: Феникс, 2006. — 360 с.
2. Голубкова И. А. Экономический механизм развития круизного судоходства Украины: монография / И.А. Голубкова. — Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2011. — 424с.
3. Axel Schulz. Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus / Axel Schulz, Josef Auer. — Oldenbourg: Verlag, 2010. — 399 p.

Задерей А. Е.,
аспирант,

Одесская национальная морская академия

КЛАССИФИКАЦИЯ РИСКОВ В СИСТЕМЕ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

На современном этапе развития экономики проблема идентификации, классификации, оценки и учета рисков судоходных компаний имеет существенное теоретическое и прикладное значение как важная составная часть теории и практики управления антикризисными технологиями.

Развитие рыночных отношений в судоходном бизнесе обусловило обострение конкуренции, принятие решений в условиях нео-